BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok III Nr.12 (23) Grudzień r.1947

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w listopadzie r.1947.- (BIM) Jakkolwiek ogólny przeładunek w ilości 1.025.063,9 t wykazuje nieznaczna zniżkę (o 3%) w porównaniu z miesiacem poprzednim, to jednak utrzymywanie się przeładunku na poziomie ponad jednego miliona ton w listopadzie jest dowodem nader korzystnego stanu obrotów portowych. Nie tylko bowiem w obu ubiegłych latach powojennych, lecz również i przed wojna stale obserwowanym zjawiskiem było silne cofanie się ruchu portowego już od października. Jeżeli obroty towarowe utrzymuja się w tym roku do tego czasu na tak wysokim poziomie, to przypisać to należy wysiłkom w kierunku odrobienia straconych trzech pierwszych miesięcy b.r. O ile w grudniu przeładunki utrzymaja się na poziomie ok. jednego miliona ton, to plan przewidziany na r.1947, pomimo przeszkody w postaci katastrofalnej ubiegłej zimy, będzie wykonany w ponad 9o%.

Wspomniany wyżej drobny spadek odnosi się jedynie do przywozu, który wyniósł w obu portach 214.9o4,9 ton, wobec 321.o81,6 t w poprzednim miesiacu, tj. zmniejszył się o 33%. Natomiast wywóz w wysokości 81o.159,o t nie tylko przedstawia zwyżkę przeszło 1o% wobec miesiaca poprzedniego, lecz osiaga rekordowa wysokość po wojnie, przekraczajac dotychczasowy rekord 777.213,4 t w lipcu b.r. o 4%.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiały się w listopadzie 1947r. w następujacy sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	1o6.559,o	1o8.345,9	214.9o4,9
Wywóz	375.919,1	434.239,9	81o.159,o
Razem:	482.478,1	542.585,8	1.o25.o63,9
W poprz.miesiacu	49o.894,4	561.461,9	1.o52.356,3
W listopadzie r.1946	293.634,5	347.461,9	641.o96,4

Podział przeładunku pomiędzy porty wypadł na niekorzyść Gdyni, której udział wyniósł 4o%; w samym przywozie utrzymywała się równowaga pomiędzy portami, dzielaca ładunki mniej więcej po 5o%, natomiast większość wywozu (54%) przypada na Gdańsk.

Udział towarów masowych wyniósł ok. 91%, przy czym w przywozie ok. 78%, w wywozie ok. 95%. Udział ładunków drobnicowych w obrotach był rekorodowo wysoki; w Gdyni osiagnał w przywozie ok. 3o%. w wywozie ok. 7,5%; w Gdańsku w przywozie 16%, w wywozie ok. 2,8%.

W porównaniu z analogicznym miesiacem ub.r. obroty portowe w listopadzie b.r. przedstawiaja zwyżkę prawie o 6o%, przy czym w przywozie nastapiła zniżka o ok. 15,6%, w wywozie zaś zwyżka o 78%.

Przywóz przez port g d y ń s k i w listopadzie r.1947
(w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	-	2.235,5	2.235,5
II.Wytwory zwierzęce	281,2	3.286,2	3.567,4
III.Wytwory mineralne	-	75.480,4	75.480,4
IV.Tłuszcze	-	691,5	691,5
V.Przetwory spożywcze	-	739,4	739,4
VI.Przetwory chemiczne	22,o	7.796,5	7.818,5
VII.Skóry i futra	-	37o,2	37o,2
VIII.Surowce włókiennicze	42,4	3.6o9,2	3.651,6
IX.Kauczuk i surogaty	11,o	33o,2	341,2
X.Drewno i wyroby	-	3.565,6	3.565,6
XI.Papier i wyroby	o,3	3.653,7	3.654,o
XII.Ceramika, szkło, porcelana	-	52,2	52,2
XIII.Metale i wyroby	11,2	1.544,5	1.555,7
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	43,9	1.962,2	2.oo6,1
XV.Środki transportowe	211,9	35o,6	562,5
XVI.Narzędzia precyz.	1,4	45,3	46,7
XVII-XX.Różne	-	22o,5	22o,5
R a z e m :	625,3	1o5.933,7	1o6.559,o
W poprzedn.miesiącu	811,2	163.87o,o	164.681,2

Przywóz gdyński cofnął się o 35% w porównaniu z poprzednim miesiącem, przede wszystkim wskutek spadku rudy o 33%. Nikłe ładunki UNRRA przybyły ze Stanów Zjednoczonych i Anglii: ze Stanów Zjednoczonych smalec i mleko, z Anglii chemikalia, sprzęt elektryczny i części samochodowe.

Przywóz przez port g d a ń s k i w listopadzie r.1947
(w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	o,8	6.918,o	6.918,8
II.Wytwory zwierzęce	118,o	6.857,4	6.975,4
III.Wytwory mineralne	-	9o.928,8	9o.928,8
IV.Tłuszcze	22,1	24,6	46,7
V.Przetwory spożywcze	1.222,6	-	1.222,6
VI.Przetwory chemiczne	4,5	1,4	5,9
VIII.Wytwory włókiennicze	-	696,2	696,2
IX.Kauczuk i surogaty	327,2	-	327,2
X.Drewno i wyroby	-	793,3	793,3
XI.Papier i wyroby	-	63,9	63,9
XIII.Metale i wyroby	-	5o,2	5o,2
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	1o7,9	-	1o7,9
XV.Środki transportowe	17,8	74,6	92,4
XVI.Narzędzia precyz.	1,4	-	1,4
XVII-XX.Różne	16,3	98,9	115,2
R a z e m :	1.838,6	1o6.5o7,3	1o8.345,9
W poprzedn.miesiącu	975,1	155.425,3	156.4oo,4

Przywóz gdański spadł o 30% w porównaniu z miesiącem poprzednim, głównie na skutek spadku przywozu rudy o 33%, tak samo jak w Gdyni. Za to przybyły większe ładunki mąki (6.918,o t), śledzi (6.83o,3 t) i wełny (624,4 t wobec 17o,6 t).

Przywóz towarów UNRRA w sumie 2.463,9 t przez oba porty był o ok. 38% wyższy niż w poprzednim miesiącu. Oczywiście jest to stosunek przypadkowy, nie mający żadnego znaczenia. Ładunki te w listopadzie b.r. przyszły z Kanady, Anglii i Stanów Zjednoczonych; główne pozycje stanowiły tu konserwy rybne z Kanady (1.222,6 t), kauczuk (327,2 t) i sprzęt elektryczny (1o5,8 t) z Anglii, mleko (118,o t) z Kanady, smalec i mleko ze Stanów Zjednoczonych itd.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w listopadzie r.1947 wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	77.192,o	86.174,4	163.366,4
Norwegia	2.466,6	8.5o6,4	1o.973,o
Finlandia	5.828,5	4.133,9	9.962,4
Z.S.R.R.	6.9o1,3	-	6.9o1,3
Belgia	1.864,o	-	1.864,o
Anglia	1.617,6	162,9	1.78o,5
Holandia	845,7	-	845,7
Dania	1oo,2	-	1oo,2
Połowy własne	576,7	-	576,7
R a z e m :	97.392,6	98.977,6	196.37o,2
Kraje pozaeuropejskie:			
Stany Zjednoczone	6.389,6	6.918,o	13.3o7,6
Filipiny	2.o32,o	-	2.o32,o
Malaje Bryt.	5o,o	-	5o,o
Argentyna	-	1,2	1,2
Brazylia	-	1,o	1,o
Turcja	o,2	-	o,2
Palestyna	o,1	-	o,1
Australia	69,2	573,1	642,3
Nowa Zelandia	-	36,4	36,4
R a z e m :	8.541,1	7.529,7	16.o7o,8
O g ó ł e m :	1o5.933,7	1o6.5o7,3	212.441,o

Podczas gdy w miesiącu porównawczym udział krajów pozaeuropejskich był bardzo znaczny, w miesiącu sprawozdawczym w Gdyni wynosił on tylko 8%, w Gdańsku zaś jeszcze mniej. W przywozie gdyńskim na pierwszym miejscu stała Szwecja, z której jednak przywieziono o 35% mniej niż w miesiącu poprzednim. Z ważniejszych ładunków wymienić należy: 756,3 t celulozy, 4o8,9 t makulatury, 47,4 t papieru, 125,1 t metali, 11o,6 t miedzi, 2oo,8 t przetworów chemicznych itd. Na drugim miejscu w przywozie gdyńskim znalazł się Z.S.R.R., skąd przybyło 5.863,o t fosforytu i 1.o39,3 t bawełny. Z Finlandii, poza wyrobami ciesielskimi na domki fińskie w ilości 3.465,1 t, przybyło 1.8oo,5 t celulozy i 562,9 t makulatury. Głównym ładunkiem z Norwegii było 1.5oo,o t nawozów sztucznych i 665,7 t tranu. Olejów smarowych przybyło w miesiącu sprawozdawczym jedynie 281,4 t z Belgii, skąd również przywieziono 499,4 t wełny,

125,5 t juty, 101,8 t kauczuku, 128,2 t miedzi. Powyższe surowce przybyły z Antwerpii, przeładowane tam ze statków transoceanicznych, przybywających z krajów pochodzenia tych surowców. Z Anglii przybyło m.in. 287,6 t wełny, 268,7 t szmat, 424,8 t maszyn; na ogół w porównaniu z poprzednim miesiącem przywóz angielski wykazuje znaczny spadek, podobnie jak przywóz z Belgii, Holandii i Danii. W imporcie z Holandii wymienić należy 105,6 t skór, 100,4 t przetworów chemicznych, 252,8 t cyny, 300,3 t miedzi, wszystkie wyładowane w Gdyni. Zwyżki przywozu wobec poprzedniego miesiąca przejawiają się w ładunkach z Z.S.R.R., z Finlandii i, w największej mierze, z Norwegii w postaci 10.973,0 t, wobec 3.315,3 t w poprzednim miesiącu. Zaważyły tu duże przesyłki śledzi z Norwegii do Gdańska.

Z pomiędzy krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu znalazły się Stany Zjednoczone, skąd przybyło najwięcej artykułów żywnościowych, jak 1.642,0 t mleka skondensowanego, 868,8 t smalcu, 442,0 t margaryny, oraz 1.023,8 t maszyn. Ładunki ze Stanów Zjednoczonych utrzymały się na tym samym poziomie, co w poprzednim miesiącu. Poza przywozem amerykańskim wymienić należy przywóz kopry (2.032,0 t) z Filipin, wełny z Australii i Nowej Zelandii, kauczuku z Malai Bryt.

Na ogół przywóz przedstawia się korzystnie, ze względu na znaczną ilość surowców zamorskich, sprowadzanych na potrzeby produkcji krajowej.

W y w ó z przez porty Gdynię i Gdańsk w listopadzie r. 1947
(w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	58,4	-	58,4
II. Wytwory zwierzęce	72,3	-	72,3
III. Wytwory mineralne	347.740,4	422.446,0	770.186,4
V. Przetwory spożywcze	15.954,1	8.364,9	24.319,0
VI. Przetwory chemiczne	830,7	-	830,7
VII. Skóry i futra	6,4	-	6,4
VIII. Wytwory włókiennicze	129,3	66,4	195,7
IX. Kauczuk	0,1	-	0,1
X. Drewno i wyroby	786,0	-	786,0
XI. Papier i wyroby	691,9	6,2	698,1
XII. Wyroby ceramiczne i szklane	227,8	-	227,8
XIII. Metale i wyroby	9.281,7	3.356,4	12.638,1
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	98,8	-	98,8
XV. Środki transportowe	16,0	-	16,0
XVI. Narzędzia precyz.	1,4	-	1,4
XVII-XX. Różne	23,8	-	23,8
R a z e m :	375.919,1	434.239,9	810.159,0
W poprzedn. miesiącu	326.213,2	405.061,5	731.274,7
W listopadzie r. 1946	213.752,1	241.198,6	454.950,7

Wywóz z Gdyni wzrósł o 15% w porównaniu z poprzednim miesiącem, podczas gdy w Gdańsku wzrost ten wyniósł 7%. Udział towarów masowych wyniósł w Gdyni ok. 92,5%, w Gdańsku ok. 97,2%.

Największymi ładunkami, jakie wyszły z Gdyni, były ładunki cukru (15.927,2 t wobec 504,0 t w miesiącu poprzednim). Podniósł się też wywóz żelaza (811,6 t wobec 440,0 t), farb (436,6 t wobec 396,4 t), cynku (1.160,6 t wobec 0,0 t); natomiast spadły nieco ładunki cementu i wyrobów metalowych.

W Gdańsku, przeciwnie, wzrosły znacznie ładunki cementu (24.004, t wobec 10.132,0 t), wyrobów metalowych (1.015,9 t wobec 898,7 t) i rur (500,5 t wobec 0,0 t), soli (1.731,7 t wobec 201,6 t) oraz cukru

(8.364,9 t). Na ogół przeładunki miesiąca sprawozdawczego były w Gdańsku znacznie bardziej zróżnicowane niż dotychczas. W porównaniu z listopadem ub.roku wywóz przez oba porty wzrósł o 78%.

Wywóz przez Gdynię i Gdańsk w listopadzie r.1947 wg krajów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

Kraj	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	5.056,4	4.689,4	9.745,8
Z.S.R.R.	15.033,9	8.431,3	23.465,2
Norwegia	2.624,9	-	2.624,9
Finlandia	343,2	398,7	741,9
Anglia	1.072,5	-	1.072,5
Włochy	1.489,2	-	1.489,2
Dania	468,1	-	468,1
Holandia	349,5	-	349,5
Belgia	108,5	-	108,5
Niemcy	24,6	-	24,6
Statki własne(ropa bunkr.)	20,3	-	20,3
Razem:	26.591,1	13.519,4	40.110,5
Kraje pozaeuropejskie:			
Argentyna	9.602,2	9.300,9	18.903,1
Brazylia	-	14.709,3	14.709,3
Palestyna	1.015,2	-	1.015,2
Turcja	773,0	-	773,0
Syria	403,1	-	403,1
Stany Zjednoczone	20,1	-	20,1
Kenia(Afryka)	3,3	-	3,3
Afryka Bryt.	2,9	-	2,9
Unia Połudn.Afr.	1,7	-	1,7
Mozambik	0,5	-	0,5
Razem:	11.822,0	24.010,2	35.832,2
Ogółem:	38.413,1	37.529,6	75.942,7
W poprz.miesiącu	27.376,7	13.611,9	40.988,6
W listopadzie r.1946	-	-	57.314,2

Do Z.S.R.R. wyszło łącznie przez oba porty 23.183,4 t cukru, poza tym 195,8 t blachy cynkowej.(Prócz tego eksportowano z Gdyni cukier do Włoch i Syrii.) Do Szwecji wywieziono 5.106,6 t wyrobów metalowych i 440,4 t rur, 738,8 t cynku, 158,8 t blachy cynkowej, 1.731,7 t soli, następnie chemikalia, jak soda 303,0 t, biel 316,9 t, dalej wyroby drewniane 195,0 t. Wywóz do Szwecji cofnął się w porównaniu z poprzednim miesiącem. Za to wzrósł wywóz do Norwegii dzięki większym ładunkom rur i innych wyrobów metalowych (2.559,3 t w Gdyni). Również wzrósł eksport do Anglii, dokąd załadowano węgiel drzewny 412,9 t, kości 19,7 t, drób 20,4 t, pierze 0,3 t, szczecinę 2,7 t, meble 48,3 t, papę 172,3 t, cynk 365,6 t itd. Najbardziej zróżnicowany był wywóz do Palestyny, dokąd wyszła wartościowa drobnica, jak 28,4 t miodu pszczelego, 483,9 t desek, 486,3 t rur i innych wyrobów metalowych; do Turcji poszło również 773,0 t rur. Do różnych krajów Afryki wsch. i połudn. i Mozambiku eksportowano tkaniny.

W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.roku wywóz przez oba porty bez węgla i koksu wzrósł o ok. 33%.

Wywóz węgla i koksu (bez bunkru) przez Gdynię i Gdańsk w listopadzie 1947r. wg krajów przeznaczenia (w tonach).-(BIM)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwecja	109.212,0	96.428,2	205.640,2
Finlandia	61.284,4	45.305,1	106.589,5
Dania	33.092,3	72.109,7	105.202,0
Norwegia	40.429,4	39.442,6	79.872,0
Z.S.R.R.	32.219,2	2.746,9	34.966,1
Anglia	13.951,0	6.569,0	20.520,0
Islandia	10.245,5	2.106,6	12.352,1
Włochy	6.806,7	21.395,5	28.202,2
Belgia	5.204,0	65.723,3	70.927,3
Holandia	-	11.260,4	11.260,4
Francja	-	12.046,8	12.046,8
R a z e m :	312.444,5	375.134,1	687.578,6
W poprz.miesiącu	271.949,5	371,494,0	643.443,5
W listopadzie r.1946	164.353,6	205.416,4	369.770,0

W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił wzrost wywozu węgla i koksu prawie o 7%, a więc mniejszy niż w wywozie innych towarów. Wzrost ten przede wszystkim dotyczy Szwecji, Finlandii, Norwegii, Danii i Włoch, natomiast mniejsze ilości niż w poprzednim miesiącu wysłano do Z.S.R.R., Anglii i Belgii. Węgiel i koks kierował się do 11 krajów wyłącznie europejskich.

Z a ł a d u n e k b u n k r u
wg bander w portach Gdynia i Gdańsk w listopadzie r.1947 (w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	7.788,9	6.995,0	14.783,9
fińska	5.124,9	2.092,8	7.217,7
norweska	2.450,0	2.083,4	4.533,4
radziecka	2.659,6	8,0	2.667,6
angielska	415,0	196,0	611,0
duńska	2.993,6	4.427,0	7.420,6
holenderska	0,5	158,0	158,5
turecka	478,0	-	478,0
francuska	-	108,0	108,0
szwajcarska	-	604,0	604,0
grecka	-	2.855,0	2.855,0
polska	3.151,0	1.277,0	4.428,
panamska	-	598,0	598,0
Wyspy Owcze	-	174,0	174,0
R a z e m :	25.061,5	21.576,2	46.637,7
W poprz.miesiącu	26.887,0	19.955,6	46.842,6
W listopadzie r.1946	15.551,9	12.314,6	27.866,5

Zbyt bunkru utrzymał się na tym samym poziomie co w miesiącu poprzednim, natomiast w porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. przedstawia duży wzrost o 67%.

Tranzyt przez porty Gdynię i Gdańsk w listopadzie r.1947.- (BIM) W powyższych cyfrach obrotów towarowych w Gdyni i Gdańsku zawarte są też przeładunki tranzytowe tych portów.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w listopadzie 1947r.(w tonach)

w p r z y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Śledzie	-	3,5	3,5
szpat	-	50,0	50,0
ruda	31.879,3	43.336,8	75.216,1
piryty	-	1.655,0	1.655,0
papier	44,2	-	44,2
makulatura	110,0	-	110,0
celuloza	756,3	-	756,3
stal	0,6	-	0,6
różne	17,7	-	17,7
R a z e m :	32.808,1	45.045,3	77.853,4
W poprz.miesiącu	72.730,2	55.461,9	128.192,1

w w y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
miąższ owocowy	25,9	-	25,9
wino	0,6	-	0,6
konfekcja	1,5	-	1,5
rury	418,8	500,5	919,3
wyroby metalowe	2.734,7	1.015,9	3.750,6
części samochodowe	9,7	-	9,7
R a z e m :	3.191,2	1.516,4	4.707,6
W poprz.miesiącu	5.049,5	160,1	5.209,6

Tranzyt przez Gdynię, który w poprzednim miesiącu wykazywał tendencje zwyżkowe, w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się o ok. 39% w przywozie wobec miesiąca poprzedniego. W eksporcie spadek ten wynosi 9,6%. W porcie gdańskim tranzyt spada nadal. Ogólnie biorąc, tranzyt w miesiącu poprzednim wykazywał znacznie większe zróżnicowanie niż w miesiącu sprawozdawczym.

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku w listopadzie r.1947.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez porty Gdynię i Gdańsk 788 statków o łącznej pojemności 821.651 NRT, tj. o 14% mniej niż w poprzednim miesiącu. Spadek ten był w obu portach analogiczny. Weszło przez oba porty 379 statków o pojemności 385.680 NRT, wobec 452 statków o pojemności 491.261 NRT w miesiącu poprzednim. Wyszło 409 jednostek o pojemności 435.971 NRT, podczas gdy w miesiącu porównawczym wyszło 443 statków o pojemności 465.366 NRT. Na wyjściu spadek ruchu statków w porównaniu z poprzednim miesiącem wynosi tylko 6,3%. W porównaniu z listopadem r.1946 tonaż w miesiącu sprawozdawczym wzrósł o przeszło 30%.

W omawianym czasie reprezentowanych było w obu portach razem 17 bander, wobec 16 w miesiącu poprzednim (w listopadzie r.1946 zanotowano 8 bander w portach polskich). W miesiącu sprawozdawczym zjawiły się po raz pierwszy w portach polskich bandery peruwiańskie i Wysp Owczych (Faröer).

Przez port g d y ń s k i przeszły następujące ilości statków w listopadzie r.1947 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	24	18.11o	6	6.o77	16	21.o94	1o	2.931
szwedzka	47	37.164	28	19.346	78	59.748	4	5.125
fińska	13	1o.974	11	12.828	24	27.39o	3	7o9
amerykańska	3	13.52o	-	-	1	4.561	2	8.839
angielska	3	4.742	-	-	3	4.742	-	-
radziecka	5	1o.972	5	1o.773	11	26.o9o	-	-
norweska	8	11.433	11	11.772	21.	24.713	-	-
duńska	14	8.625	27	22.9o2	35	3o.o53	8	6.857
holenderska	2	234	1	99	3	333	-	-
włoska	-	-	1	4.38o	1	4.38o	-	-
turecka	1	1.93o	-	-	1	1.98o	-	-
R a z e m :	12o	117.7o4	9o	88.177	194	2o5.o84	27	24.461
W poprz.mies.	156	154.324	97	1o6.798	212	224.574	33	22.623

Przez port g d a ń s k i przeszły następujące ilości statków w listopadzie r.1947 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	4	8.5o1	2	2.568	7	11.516	2	1.o39
szwedzka	36	27.895	24	13.484	67	45.6o2	2	4.151
fińska	7	6.914	6	5.72o	15	18.125	1	413
amerykańska	-	-	1	4.375	-	-	-	-
angielska	-	-	3	-	2	8.262	2	-
radziecka	-	-	4	15.o74	4	14.o74	-	-
norweska	5	4.49o	1o	11.192	16	18.153	-	-
duńska	12	4.536	12	38.475	53	4o.159	1	289
panamska	1	3.513	1	2.329	2	4.636	1	3.513
grecka	1	3.558	2	5.944	4	11.698	1	3.558
holenderska	-	-	1	1.557	1	1.557	-	-
kanadyjska	1	4.3o2	-	-	1	4.3o9	-	-
Farör	-	-	1	1.542	1	1.542	-	-
peruwiańska	-	-	1	4.561	1	4.561	-	-
włoska	-	-	1	2.738	1	2.738	-	-
szwajcarska	-	-	2	5.278	2	5.278	-	-
francuska	-	-	1	1.253	1	1.253	-	-
R a z e m :	67	63.7o9	1o2	116.o9o	178	193.463	1o	12.963
W poprz.mies.	78	87.624	121	142.515	186	197.493	12	2o.676

Wykorzystanie tonażu w miesiącu sprawozdawczym, podobnie zresztą jak i w miesiącu poprzednim w obu portach lepsze było na wyjściu niż na wejściu. Weszło do Gdyni 57% załadowanych statków (w poprzednim miesiącu 56%), do Gdańska tylko ok. 35% (38%), reszta wyszła z balastem. Na wyjściu załadowanych statków było 89% (9o%) w Gdyni, a w Gdańsku nawet ok. 94% (9o%). Wiąże się to z przewagą wywozu nad przywozem i z brakiem wywozowych ładunków drobnicowych. W r.1946 korzystniejszy był stosunek ten dla przywozu, gdyż na wejściu było załadowa=

nych statków w Gdyni 62%, w Gdańsku 55%, jednakże w wywozie ilość załadowanych statków daleka była od osiągnięcia tak wysokiego udziału jak w b.r. (w Gdyni 73% załadowanych statków, w Gdańsku tylko 69%). Struktura ta zwiczana była z dużym przywozem transportów UNRRA oraz ze znacznie mniejszym wywozem w r.ub. niż w r.b.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w listopadzie r.1947.(BIM)

K r a j	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:
Szwecji	460	179	3	5	463	184
St.Zjedn. x	296	3	-	-	296	3
Anglii	16	28	-	7	16	35
Danii xx	3	269	4	4	7	273
Norwegii	2	1	1	-	3	1
Belgii	2	5	3	-	5	5
Z.S.R.R.	1	-	-	-	1	-
Finlandii	1	-	2	2	3	2
Blisk.Wschodu	-	1	-	-	-	1
Francji	-	-	-	2	-	2
Buenos Aires	-	-	-	2	-	2
R a z e m :	781	486	13	22	794	508
W poprz.mies.	1.606	217	11	1.443	1.617	1.66[illegible]
Listopad 1946	1.042	1.160	5	2.633	1.047	3.793

Wysokie cyfry ub.roku w przyjeździe wynikają z przyjazdów licznych repatriantów do kraju.

Żegluga śródlądowa w listopadzie 1947r.-(BIM)

Ruch statków w portach Gdynia i Gdańsk w żegludze śródlądowej:

	G d y n i a		G d a ń s k		R a z e m	
	ilość	nośność	ilość	nośność	ilość	nośność
Weszło	2	907	50	15.404	52	16.311
Wyszło	11	3.661	41	11.842	52	15.503
R a z e m :	13	4.568	91	27.246	104	31.814
W poprz.mies.	16	4.538	78	24.684	94	29.222
Listopad 1946r.	34	10.477	60	22.538	94	33.015

---

x Są to pasażerowie, którzy wyjechali na "Batorym" do Nowego Jorku. W liczbie tej mieszczą się jednak i ci pasażerowie, którzy wysiadają w Kopenhadze i Southampton, gdzie statek ten zatrzymuje się po drodze.

xx Również pasażerowie "Batorego", których pierwszym portem przeznaczenia jest Kopenhaga.

Obroty towarowe żeglugi śródladowej w obu portach w listopadzie r. 1947 (w tonach)

P r z y w ó z

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Siano	127,o	3o,o	157,o
Cukier	-	7.718,o	7.718,o
Słoma	-	31,o	31,o
Węgiel	-	487,o	487,o
Żelazo	-	95,o	95,o
R a z e m :	127,o	8.361,o	8.488,o
W poprz.miesiącu	26o,o	765,o	1.o25,o
W listopadzie r.1946	-	3o3,o	3o3,o

W y w ó z

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Mąka pszenna	4o2,o	-	4o2,o
Korek i smoła	182,o	-	182,o
Mąka makuchowa	547,o	-	547,o
Siano	-	125,o	125,o
Węgiel	-	15o,o	15o,o
Drobnica	-	116,o	116,o
R a z e m :	1.131,o	391,o	1.522,o
W poprz.miesiacu	295,o	561,o	856,o
W listopadzie r.1946	891,1	.879,o	2.77o,1

Ruch śródladowy wykazuje duże ożywienie, pomimo tak późnej pory jesiennej. W przywozie ożywienie to zwiazane jest ze znacznym wywozem z Polski cukru w miesiacu sprawozdawczym. Ładunki te zostały dowiezione na tej drodze z różnych miejscowości.

Wyposażenie portów w listopadzie r.1947.-(BIM) W porównaniu z poprzednim miesiacem ilość czynnych dźwigów wzrosła o 5 sztuk: w Gdańsku przybył 1 dźwig, w Gdyni 4. Poza tym zremontowano i uruchomiono 3o-tonowy dźwig pływajacy z demobilu, dzięki czemu port gdański posiada obecnie 2 dźwigi pływajace.

Powierzchnia magazynów pozostała bez zmian.

Rozwiązanie trudności na odcinku przeładunkowym w portach Gdańsk Gdynia.-(BIM) Celem uniknięcia kryzysów w pracy przeładunkowej, wynikających z braku sił roboczych w razie zwiększonych przeładunków - jak to miało miejsce w początkach miesiaca sprawozdawczego, zorganizowana została rezerwa robotników portowych w Gdyni i w Gdańsku. Podstawą tej organizacji jest podniesienie wynagrodzenia robotnika sezonowego (z 28.-zł na 4o.-zł za godz.) oraz stworzenie stałej bazy w porcie gdyńskim w barakach Straży Portowej, dającej w razie potrzeby pomieszczenia dla kilkuset robotników. Stałej rezerwy nie stworzono, by nie obciażać zbytnio Funduszu Wyrównawczego.

Bezpieczeństwo przewozu węgla na statkach morskich z portów polskich.-(BIM) W zwiazku z zarzutami czynionymi przez odbiorców węgla polskiego w kwestii zapalania się tego węgla podczas drogi postanowiono opracować przepisy dla bezpieczeństwa przewozu węgla oraz powołać do życia instytucje rzeczoznawców bezstronnych z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej, którzy by wydawali atest dla statków ładujacych węgiel , stwierdzajacy, że przepisy dla bezpieczeństwa przewozu węgla zostały zastosowane.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w listopadzie r.1947
(w tonach)

Grupa towarowa	Przywóz	Wywóz
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	2.112	-
Wyroby pochodzenia mineralnego	11.298,6	114.o78,7
Przetwory chemiczne	-	647,8
Tranzyt (ruda)	2.864,4	-
Razem:	16.275,o	114.726,5
W poprz.miesiacu	1o.961,5	91.829,5
Ponadto przywieziono koni	1.o94 sztuki.	

Razem obroty towarowe portu szczecińskiego drogą morską wyniosły w listopadzie b.r. - 131.oo1,5 t. W tym przywóz 16.275,o t, wywóz 114.726,5 t. W przywozie na pierwszym miejscu stoi ruda żelazna (11.298,6 t plus 2.864,4 t w tranzycie), śledzie solone (2.112 t) i konie (1.o94 sztuk).

W wywozie na pierwszym miejscu stoi węgiel (1o7.698,6 t), dalej koks (587,5 t), bunkier (5.792 t), koks bunkrowy (o,6 t), chlorek magnezu (534,9 t) i siarczan miedzi (112,9 t).

Wywóz węgla, koksu oraz załadunek bunkru w porcie szczecińskim wg krajów przeznaczenia w listopadzie r.1947 (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Węgiel	Koks	Bunkier	Razem
Szwecja	54.857,7	587,5	3.215,5	58.66o,7
Dania	22.984,5	-	852,o	23.836,5
Norwegia	15.334,4	-	84o,1	16.174,5
Finlandia	14.522,o	-	523,o	15.o45,[illegible]
Anglia	-	-	115,o	115,o
Zaopatrzenie statków własnych(polskich)	-	-	247,o	247,o
Razem:	1o7.698,6	587,5	5.792,6	114.o78,7
W poprz,mies.	82.417,2	-	4.825,3	87.242,5

Ruch statków w porcie szczecińskim w listopadzie r.1947.-(BIM)

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	14	6.936	48	19.957	57	22.51o	1o	4.517
duńska	-	-	24	8.729	24	9.o76	1	9
norweska	2	1.52o	9	5.652	1o	6.51o	1	492
fińska	-	-	7	2.463	9	4.521	-	-
holenderska	-	-	1	148	3	389	-	-
peruwiańska	-	-	1	2.123	-	-	1	2.123
Unia Płd.Afr.	-	-	1	1.442	-	-	1	1.442
angielska	-	-	-	-	1	711	-	-
polska	2	688	3	6.845	3	6.845	3	1.[illegible]2
Razem:	18	9.144	94	47.359	1o7	5o.562	17	9.615
W poprz.m-cu	3o	1o.9o4	116	41.221	114	36.971	28	9.543
Listop.1946r.	5	22.656	43	5.971	45	12.411	4	11.393
Od pocz.1947r.	199	147.694	846	212.o29	851	2o1.4o4	177	139.[illegible]11

Obroty towarowe i ruch okrętowy w porcie Ustka w listopadzie r.1947.-(BIM) Obrót towarowy w porcie Ustka wyniósł w listopadzie b.r. 31.188,2 t, przy czym na sumę tę składał się wyłącznie wywóz. Głównymi pozycjami wywozowymi były: węgiel - 29.459,5 t, bunkier - 1.093,7 t, łupek szamotowy - 635 t.

W miesiącu sprawozdawczym weszło do porta 68 statków o pojemności 13.663 NRT, wyszło 68 statków o pojemności 13.293 NRT. Reprezentowane były bandery: szwedzka, duńska, fińska, norweska i holenderska.

Frachty drzewne.-(BIM) Nasilenie transportów drzewa fińskiego i szwedzkiego do portów angielskich i zachodnio-europejskich utrzymuje się na stałym poziomie i nie wykazuje charakterystycznej depresji w związku z nadchodzącym końcem sezonu przewozów drzewa. Przy dużym popycie na tonaż ostatnie notowania frachtów drzewnych były następujące: porty środkowej Finlandii - Rotterdam - 172/6 d, Szwecja (środk.)- Antwerpia - 14o kr.szwedzkich.

Tonaż tankowy i frachty.-(BIM) Żeglugowiec norweski dr Koopmans w książce pt." Tankowe statki frachtowe i budownictwo tankowców" przeprowadza ciekawą analizę wahań frachtów tankowych w latach międzywojennych i obecnie. Jako okresy krytyczne dla podaży tonażu tankowego podaje on lata 1923 - 1927, kiedy to naprzykład w pierwszej połowie r.1927 stawki wzrosły przeciętnie o 75%. Jeśli chodzi o stawki time-charteru tankowców, to przyczyna ich wzrostu jest zwykle groźba trudności w podaży tonażu, pod wpływem której duże towarzystwa naftowe płacą nawet specjalne premie dla zdobycia tonażu, co zaostrza konkurencję i podnosi stawki.

W ostatnich tygodniach obserwowano poważny wzrost frachtów tankowych, najsilniejszy na przestrzeni kilku ostatnich lat. W lecie b.r. stawki utrzymywały się na poziomie niższym niż na wiosnę, lecz już od września zaczęły wykazywać tendencję zwyżkową, a w połowie października były już wyższe o 15 - 20%. Od pierwszych dni listopada stawki rosły już z dnia na dzień, niemal z godziny na godzinę.

Stawki time-charteru tankowców wykazują tendencję zwyżkową już od wiosny 1946r., lecz od listopada b.r. podskoczyły nawet stawki w umowach długoterminowych.

Przystępując do analizy obecnych tendencyj, dr Koopmans zwraca uwagę, że - tak jak przed wojną - norweska flota tankowa jest obecnie jedyną zatrudnioną i dostępną na wolnym rynku światowym. Przed wojną jednak załadowcami były praktycznie tylko duże towarzystwa naftowe, obecnie zaś także drobne przedsiębiorstwa pomocnicze, np. szwedzkie, duńskie, francuskie czy norweskie. Koszty transportu ropy są dziś (bardziej nawet niż przed wojną) określane w Oslo. Utrzymuje się tam mniemanie, że na każdy "wolny" tankowiec, pojawiający się na rynku obecnie czy w najbliższej przyszłości, czeka co najmniej 1o załadowców. Armatorzy norwescy, czując się panami sytuacji, są niechętni czarterowaniu statków na długie okresy, jakich to czarterów poszukują np. angielscy załadowcy, którzy są tym samym zmuszeni do podnoszenia stawek. Pociąga to naturalnie ogólny wzrost frachtów. I tak np. od września do połowy listopada frachty tankowe Szwecja - Aruba wzrosły o 1oo%. Podobnie przedstawia się sytuacja i na innych rynkach. Przyczyną tego jest, obok braku tankowców dla potrzeb bieżących, obserwowanego od kilku miesięcy, opublikowanie cyfr europejskiego zapotrzebowania i produkcji ropy naftowej na najbliższe lata. Z cyfr tych wynika konieczność rozważenia możliwości zdobycia poważnego wolumenu tonażu tankowego dla długich przewozów ropy: Bliski Wschód - Europa via Ameryka. Stąd nawoływania do budowy tonażu tankowego i stały wzrost zleceń na budowę tankowców.

Ubezpieczenie od ryzyka wojennego.-(BIM) Wg danych statystycznych Lloyd'a, od zakończenia działań wojennych do 3o.września 1947r.

na skutek min zostało zniszczonych 17o jednostek o tonażu 5oo i więcej BRT. Natomiast w ostatnim okresie, tzn. od 18.II. - 3o.IX.1947r., straty te wyniosły 61 jednostek. O ile w początkowym okresie najbardziej niebezpieczne okazały się, ze względu na obecność min, wody Morza Śródziemnego, o tyle ostatni okres wykazuje największą ilość strat na Morzu Północnym i na zachodnich wodach skandynawskich. Duńskie i szwedzkie towarzystwa ubezpieczeniowe zdawały sobie sprawę z istnienia na płytkich, niemożliwych do odminowania wodach znacznej ilości min, które na skutek działania prądów znoszone są na szlaki nawigacyjne, gdzie na nowo stanowią groźbę dla żeglugi. Przytoczone wyżej cyfry usprawiedliwiają, zdaniem "The Shipping World", utrzymanie taryfy ubezpieczeń od ryzyka wojennego, ogłoszonej przez specjalny komitet reprezentujący towarzystwa ubezpieczeniowe. Należy przypomnieć, że po wojnie lat 1914 - 1918 ostatni wypadek na morzu na skutek wybuchu miny nastąpił po 7 latach.

Międzynarodowa Konferencja w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu.-(BIM) W kwietniu r.1948 odbędzie się w Londynie międzynarodowa konferencja w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu, której zadaniem będzie zrewidowanie odnośnej konwencji międzynarodowej z r.1929, z uwzględnieniem osiągniętych od tego czasu udoskonaleń i wynalazków (radar, radiopelengowanie), przede wszystkim zaś doświadczeń ostatniej wojny.

Już w r.1914 opracowana została pierwsza konwencja międzynarodowa w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu, ale wybuch wojny światowej przeszkodził jej ratyfikowaniu przez zainteresowane państwa. Konwencję z r.1929 podpisało 18 państw, następnie zaś przystąpiło do niej dalszych 18 państw, przy czym Biuro Konwencji znajdowało się w Anglii.

Celem skoordynowania odnośnych prac instytucyj mających wpływ na bezpieczeństwo życia na morzu, zwołana została do Londynu konferencja przedstawicieli Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, Międzynarodowego Biura Meteorologicznego oraz Prowizorycznego Doradczego Komitetu Morskiego. Obrady tej konferencji mają być etapem wstępnym do konferencji kwietniowej, w której mają wziąć udział również obserwatorzy z ramienia O.N.Z.

Przemysł stoczniowy i flota handlowa Stanów Zjedn.-(BIM) Specjalny Komitet, mianowany przez prezydenta Trumana dla badania możliwości rozwojowych żeglugi amerykańskiej, ogłosił raport, w którym wykazuje, że przemysł stoczniowy w Stanach Zjednoczonych ma zapewnione zatrudnienie jeszcze tylko przez pierwsze miesiące r.1948, poczem - w razie braku nowych zamówień - musiałaby nastąpić tak poważna redukcja personelu na wszystkich szczeblach, że ponowne uruchomienie przemysłu stoczniowego wymagałoby długiego czasu. Równocześnie stocznie zagraniczne (europejskie) pracują przy pełnym zatrudnieniu, produkując nowoczesny tonaż, który będzie konkurował ze statkami amerykańskimi na szlakach handlowych świata. Propozycje Komitetu idą w kierunku budowy w przeciągu najbliższych 4 lat 46 statków pasażerskich dla floty amerykańskiej kosztem 6oo mil. dol.amer. oraz w kierunku odnowienia amerykańskiej floty tankowej i towarowej. Motywacją tego programu ma być fakt, że mimo posiadania przez Stany Zjednoczone 45% światowego tonażu dalekomorskiego, większość amerykańskiej floty handlowej składa się z jednostek budowy seryjnej, niezdolnych do konkurencyjnej eksploatacji w warunkach powojennych, ponadto zaś daje się zauważyć szczególny brak tonażu dla przewozu pasażerów. Komitet sugeruje również reorganizację Amerykańskiej Komisji Morskiej, celem zapewnienia bardziej energicznej i elastycznej administracji, ożywienia przemysłu stoczniowego oraz uzyskania większej sprawności i odpowiedzialności ze strony personelu zatrudnionego w amerykańskim transporcie morskim. Komitet wypowiada się za poparciem rządowym dla inicjatywy prywatnej w zakresie przemysłu stoczniowego, m.in. w formie 5o% subwencji wyrównawczej ty=

tułem wyrównania kosztów produkcji w stosunku do krajów konkurencyjnych. Wpływy ze sprzedaży armatorom zagranicznym amerykańskiej nadwyżki tonażowej, sprzedaży, która - zdaniem żeglugowców amerykańskich - winna być wstrzymana, szczególnie w zakresie tankowców, mogłyby być użyte na stworzenie odpowiedniego funduszu subwencyjnego. Należy przypisczać, że opinia Komitetu będzie miała poważny wpływ na decyzje Kongresu, który jednak obecnie - w obliczu niedalekich wyborów - skłonny jest traktować każdą sprawę z punktu widzenia opinii wyborców.

W związku z tym prowadzi się bardzo intensywna akcję propagandową, która ma na celu przekonanie przeciętnego płatnika amerykańskiego o konieczności ponoszenia przezeń kosztów subwencyj wyrównawczych na budowę i eksploatację nowych statków handlowych, mimo że setki statków, stosunkowo niedawno wybudowanych, stanowią rezerwę tonażową Stan.Zjedn. Najczynniejszą rolę w tej akcji odgrywa tzw. Propeller Club, którego placówki rozsiane są po całym kraju. W kołach zainteresowanych panuje przekonanie, że tym razem nie powtórzy się sytuacja z okresu po pierwszej wojnie światowej, kiedy społeczeństwo amerykańskie nie dało się przekonać o konieczności utrzymania wielkiej potęgi morskiej swego kraju. Anglicy pocieszają się w związku z tym myślą, że wobec zniknięcia konkurencji żeglugi niemieckiej i japońskiej, ekspansja morska Stanów Zjedn. w ramach zakreślonych programem Komisji Morskiej nie przeszkodzi dążeniu Wielkiej Brytanii do utrzymania przedwojennego stanu jej marynarki handlowej.

Komisja Morska Stanów Zjedn. opracowała mianowicie 25-letni plan dla amerykańskiej marynarki handlowej, który obejmuje 2 okresy: pierwszy 10-letni i drugi 15-letni. W pierwszym okresie 8 stoczni amerykańskich produkowałoby 250.000 TDW rocznie (po 3 jednostki na stocznię), w drugim zaś 640.000 TDW . W planie tym jako podstawową jednostkę morską przyjęto statek o 10.000 TDW, co daje przeciętnie rocznie produkcję 48 jednostek. Odpowiada to niemal dokładnie przedwojennemu programowi Komisji Morskiej, przewidującemu produkcję 50 jednostek morskich rocznie.

Stan zatrudnienia na stoczniach Stanów Zjedn. spadł obecnie (wg danych "The Motor Ship", grudzień 1947)z ponad 1.000.000 do poniżej 100.000 ludzi, przy czym stocznie zbudowane w czasie wojny zostały całkowicie zlikwidowane, dawniejsze zaś powróciły przeważnie do swych przedwojennych norm zatrudnienia. Ten stan rzeczy daje się obecnie utrzymać nie ze względu na zamówienia nowego tonażu, które są bardzo nieliczne, lecz przede wszystkim ze względu na poważne rozmiary robót reparacyjnych i konwersyjnych. Jest rzeczą interesującą, że ze względu na możność dotrzymywania bardzo wczesnych terminów dostaw stocznie amerykańskie, mimo dwa razy wyższych kosztów budowy tonażu niż przeciętnie w stoczniach europejskich, otrzymują jednak pewne zamówienia także od armatorów europejskich, np. francuskich i norweskich. Niektórzy stoczniowcy amerykańscy wyrażają nawet pogląd, że, dzięki wysokiemu poziomowi organizacji pracy na stoczniach amerykańskich, stocznia w Mobile np. zdołała ostatnio wyprodukować statki - chłodnie na poziomie kosztów nie wyższym niż w W.Brytanii, mimo że wynagrodzenie robotnika stoczniowego za godzinę pracy w Stanach Zjedn. wynosi (w przeliczeniu na walutę ang.) 7 sh, zaś w W.Brytanii 3 sh.

"Financial Times" opublikował ostatnio artykuł prezesa Krajowej Federacji Żeglugi Amerykańskiej, p. Bailey'a, omawiający perspektywy rozwojowe żeglugi w Stanach Zjedn. Przypominając, że na początku ostatniej wojny flota handlowa Stanów Zjedn. liczyła 9,3 mil. TDW (8,9 mil. BRT), prezes amerykańskiej Federacji stwierdza, że, mimo wielkiego wzrostu zapotrzebowania na tonaż tankowy, powojenna normalna flota handlowa Stanów Zjedn. nie będzie wynosiła więcej niż ok. 11 mil.TDW (8 mil. BRT), czyli ok. 15% projektowanego tonażu światowego. Bailey stwierdza dalej, że amerykańska flota handlowa nie jest zatrudniona w transportach między portami obcymi, lecz tylko pracuje w obsłudze amerykańskiego handlu zamorskiego, i to mimo że żegluga japońska ani nie-

mieckа nie stanowią już obecnie konkurencji na szlakach handlowych. Twierdzi on, że udział tonażu amerykańskiego w obsłudze własnych zamorskich obrotów handlowych spadł już w porównaniu z powojennym momentem szczytowym do 55% (w r.1946 - 6o,3%), a"nie widać jeszcze końca tego spadku". Na tej podstawie p.Bailey wywodzi, że w momencie, kiedy wspomniany udział wynosić będzie 5o%, bilans żeglugi Stanów Zjedn. nie będzie wykazywał żadnej nadwyżki dolarowej, i wobec tego europejskie kraje importujące towary amerykańskie, a zarazem dysponujące własnymi środkami transportu morskiego, nie powinny wysuwać w tym kierunku żadnych zarzutów pod adresem żeglugi amerykańskiej. Niemniej komentator "The Shipping World" akcentuje mocno stanowisko żeglugi brytyjskiej (a także i "innego tonażu"), streszczające się w stwierdzeniu, że im bardziej tonaż amerykański (zarówno Stanów Zjedn., jak i rozbudowana flota handlowa kanadyjska) będzie wypierał tonaż brytyjski lub należący do strefy sterlingowej, tym bardziej będzie się zmniejszał zamorski eksport amerykański. Europa bowiem potrzebuje wielkich ilości towarów, ale sumy zarobione przez nią tytułem frachtów morskich przyczyniają się do podtrzymania zapotrzebowania na nadwyżki produkcji przemysłowej Ameryki Północnej.

Mimo często spotykanych narzekań i ponurych przewidywań na przyszłość, armatorom amerykańskim na razie zupełnie dobrze się powodzi. Jednym z powodów, który pozwala im raczej spokojnie patrzeć w przyszłość, jest fakt, że bardzo znaczny odsetek eksploatowanego przez nich tonażu, to tonaż zaczarterowany od rządu w ogólnej kwocie 13 mil. TDW (listopad 1947r.). Tak np. jeden z armatorów eksploatuje 4o statków własnych i 6o rządowych, inny 17 własnych i 4o rządowych, jeszcze inny 4o własnych i 21o rządowych. Ze względu na obecny poziom stawek frachtowych eksploatacja nawet tego, w zasadzie nieekonomicznego, tonażu rządowego (budowy seryjnej) opłaca się, gdy zaś nastąpi poważniejsza zniżka frachtów, armatorzy mogą stopniowo pozbywać się tego tonażu bez kosztów, ponieważ zaś dysponują nim w tak wielkich ilościach, należy przypuszczać, że ten proces redukcji może potrwać czas dłuższy. Niepomyślnym dla żeglugi amerykańskiej czynnikiem jest obserwowany spadek eksportu ze Stanów Zjedn., wynoszący ok. 6% miesięcznie. Mimo to armatorzy amerykańscy skłonni są wierzyć w ponowne znaczne zwiększenie tego eksportu w niedalekiej przyszłości.

Plan Komisji Morskiej przewiduje następujący podział funkcjonalny amerykańskiej floty handlowej, wg jej projektowanego stanu 11,4 mil. TDW: dla żeglugi dalekomorskiej 5,14 mil.TDW, dla żeglugi przybrzeżnej 6,26 mil.TDW. Na frachtowce przypadnie 6,45 mil.TDW, na tankowce 4,17 mil. TDW, na kombinowane statki towarowo-pasażerskie o,78 mil.TDW. Wg obliczeń Komisji, Stany dysponują obecnie 1o,3 mil. TDW tonażu zdolnego do konkurencyjnej eksploatacji, tak że budowa nowego tonażu obejmie 1,1 mil.TDW. Należy zaznaczyć, że projektowana flota handlowa Stanów Zjedn., o poziomie odpowiadającym pod względem ilościowym mniej więcej poziomowi przedwojennemu, będzie miała o 5o% większą wydajność, a to dzięki wysokiej klasie jakości, wyrażającej się m.in. wzrostem przeciętnej szybkości tonażu amerykańskiego z 1o,9 węzłów przed wojną do 15,5 węzłów obecnie. W chwili obecnej eksploatowany tonaż amerykańskiej marynarki handlowej przewyższa przeszło dwukrotnie stan przedwojenny (ok. 19 mil. TDW).

Porty amerykańskie.-(BIM) Porty morskie w Stanach Zjedn. są w porównaniu z żeglugą w znacznie mniejszym stopniu przedmiotem zainteresowania władz i opinii publicznej. Porty są tam (z wyjątkiem oddzielnych basenów Marynarki Wojennej) własnością przedsiębiorstw prywatnych, samorządowych lub spółek akcyjnych, w których partycypują osoby prywatne, samorządy i władze stanowe.

Ilość portów i ich przepustowość jest całkowicie wystarczająca na potrzeby handlu zagranicznego Stanów Zjedn. Konkurencja portów zagranicznych nie istnieje, wobec czego taryfy portowe mają na celu

przede wszystkim zapewnienie dochodowości portów i możliwości ich inwestowania. Wojna nie poczyniła tu żadnych zniszczeń. Sytuacja gospodarcza portów amerykańskich jest znacznie korzystniejsza niż żeglugi.

Około 65% handlu zagranicznego Stanów Zjedn. (ok. 15 miliardów dol. w r.1946) przechodzi przez porty. W ub.r. porty Stanów Zjedn. przeładowały ok. 150 mil. t (32 porty przeładowują rocznie powyżej 3 mil. ton każdy). Ogólnie przeładunek zwiększa się corocznie od r.1933 (wynosił wówczas 55 mil. t). Porty atlantyckie przeładowują 57% (wg wagi), porty Zatoki Meksykańskiej 6%, porty Pacyfiku 37%. Specjalizacja portów istnieje, w pewnej mierze wynikając raczej z położenia niektórych portów(np. New Orleans - wywóz bawełny, Boston - zboże , Norfolk - węgiel), jednak wobec braku koordynacji gospodarki portowej jest elementem raczej przypadkowym. Komisja Morska Stanów Zjedn., która jest zwierzchnią władzą administracyjną dla portów, dzieli się częściowo kompetencjami ze Strażą Przybrzeżną, mającą uprawnienia policyjne.

Największe znaczenie z pośród 70 portów Stanów Zjedn. posiada Nowy Jork, który skupia ok. 40% ładunków wg wartości, a 15% wg wolumenu. W czasie wojny supremacja ta została zagrożona przez politykę admiralicji, która ze względu na bezpieczeństwo dążyła do decentralizacji ładunków. Efekt jest taki, że po wojnie porty konkurencyjne, jak Boston, Filadelfia, Baltimore, próbują zatrzymać drogą lepszej obsługi i nowocześniejszego wyekwipowania towary kierowane do nich w czasie wojny. Toteż Nowy Jork podejmuje na wielką skalę reorganizację i modernizację portu, która ma przywrócić zachwianą jego pozycję. Po raz pierwszy w historii portu Nowy Jork zamierzona jest planowa akcja wywłaszczenia szeregu nabrzeży prywatnych, scalenia ich z częścią miejskich nabrzeży w jednostkę operacyjną, która, uzbrojona nowocześnie, będzie administrowana przez specjalnie zorganizowane przedsiębiorstwo w formie spółki akcyjnej. Całkowity koszt rozbudowy, rozłożony na 5 lat, wyniesie ok. 250 mil. dol.

Poza tym 23 inne porty amerykańskie opracowują 2, 3 i 5-letnie plany rozbudowy na ogólną sumę 152 mil.dol. Urządzenia do przeładunku masowego mają w tej chwili większą zdolność przeładunkową niż zasilające je linie komunikacyjne. Przeładunek drobnicy został w większych portach zmechanizowany. Pracę ręczną wykonują przeważnie małe ciągniki, zmotoryzowane wózki-ciągniki i małe ruchome dźwigi. Projektuje się całkowite zmechanizowanie przeładunku drobnicy za pomocą przenośnych kolejek-elewatorów, montowanych na nabrzeżach i w ładowniach statku. Na umieszczenie dźwigów elektrycznych drobnicowych nie pozwala mała szerokość nabrzeży (1-2 m między statkiem a magazynem), co jest następstwem bezplanowej budowy starych portów (jak Nowy Jork). Obecnie nowojorskie władze portowe opracowują studium porównawcze pomiędzy wydajnością europejskiego sposobu ładowania drobnicy kranami a amerykańskiego przy pomocy wind.

<u>Dalsze zmniejszenie transportów amerykańskiego węgla.</u>-(BIM) Wg oświadczenia dyrektora amerykańskiego Biura Górniczego, w okresie grudzień 1947 - marzec 1948 Stany Zjedn. wyeksportują do Europy tylko 1.600.000 t węgla. W ciągu całego ubiegłego roku (1946) Europa otrzymywała od Stanów Zjedn. ok. 2.000.000 t węgla miesięcznie, czyli ogółem ok. 25 mil. ton, mimo, że krajowe zapotrzebowanie węgla w Stanach Zjedn. było wówczas u szczytu nasilenia; znaczna część tych ładunków obsłużona była na odległości ok. 4.800 km tonażem amerykańskim, co pozwalało na pełne zatrudnienie amerykańskich statków typu "Liberty". Wobec zapowiedzianego znacznego zmniejszenia transportów amerykańskiego węgla do Europy należy spodziewać się unieruchomienia znacznej liczby trampów amerykańskich na początku r.1948.

Ropa płynie do Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Ostatnie dane dotyczące ruchu okrętowego i towarowego w Kanale Suezkim wykazują zwiększenie się ładunków ropy idących z Zatoki Perskiej do Stanów Zjednoczonych A.P. Najpoważniejszą grupę ładunków przeznaczonych dla portów północnych, gdyż 70%, stanowiły oleje mineralne, których ilość w sierpniu 1947r. wyniosła 1.529.000 t, wobec przeciętnej dla sierpnia 440.000 t w latach 1933 - 1937. W lipcu 1947r. oleje mineralne stanowiły jeszcze tylko 56% całości ładunków idących przez Kanał Suezki na północ, zaś przed wojną zaledwie 27%. Płynne paliwo stanowiło główną pozycję w grupie olejów mineralnych, mianowicie 666.000 t. Tankowce załadowane lub z balastem, które przeszły przez Kanał w sierpniu r.1947, stanowiły ogółem 1.600.000 NRT, czyli o 8% więcej niż w rekordowym czerwcu 1947r.

Rozwój kanadyjskiej floty handlowej.-(BIM) Rozwój żeglugi kanadyjskiej od r.1939 wyraża się następującymi liczbami. W r.1939 kanadyjska flota handlowa liczyła 37 jednostek dalekomorskich o 241.88. BRT, natomiast obecnie tonaż kanadyjskiej floty dalekomorskiej wynosi ponad 1 milion BRT, stawiając ją na 4 miejsce w świecie. Mimo wyższych kosztów produkcji niż w krajach europejskich, rząd kanadyjski czyni poważne wysiłki w kierunku podtrzymania krajowego przemysłu budownictwa okrętowego. Wielkie znaczenie dla rozwoju handlu zamorskiego Kanady ma dokonana już regulacja rzeki Św.Wawrzyńca na odcinku od Montreal do Father Neptune (ok. 550 km) oraz zapoczątkowane pogłębienie kanału łączącego Montreal z morzem. Jest to dalsze udoskonalenie kanadyjskiego systemu transportowego na usługach gospodarstwa krajowego, które w ostatnich latach uległo poważnej przemianie strukturalnej, polegającej na znacznym stopniu uprzemysłowienia kraju i związanym z tym eksporcie wysokowartościowych artykułów przemysłowych, obok do niedawna wyłącznego eksportu surowców. Rozwój żeglugi kanadyjskiej budzi po stronie brytyjskiej podobną, nieżyczliwą reakcję, jak ekspansja żeglugowa Stanów Zjedn. Ostrzeżeniem w stosunku do konkurencji żeglugowej dominium kanadyjskiego ma być wysuwana przez prasę brytyjską możliwość zmniejszenia importu kanadyjskich artykułów przemysłowych.

Rola morskich usług transportowych w brytyjskim bilansie płatniczym.-(BIM) Brytyjska prasa żeglugowa często uskarża się na niedocenianie przez rząd roli w bilansie płatniczym "niewidzialnego eksportu" w ogólności, szczególnie zaś roli morskich usług transportowych. Tymczasem ów niewidzialny eksport wyrównywał w znacznej mierze, zdaniem brytyjskich kół żeglugowych, ujemny bilans płatniczy W.Brytanii. Oficjalne dane za r.1938 i 1939 stwierdzały, że wpływy z usług transportu morskiego, wraz z wpływami z tytułu opłat obcych statków w portach brytyjskich wynosiły ok. 100 mil.funtów szt. rocznie, czyli ok. 1/4 ujemnego salda handlu zagranicznego. Obliczenia te obejmowały również frachty płacone armatorom brytyjskim za ładunki importu brytyjskiego. Ostatnio statystyk brytyjskiej Izby Żeglugowej opracował to zagadnienie wg innej metody, przedstawiając dokładne cyfry dla r.1936, gdy suma wpływów z usług transportu morskiego, odpowiadająca wyżej wymienionym obliczeniem, wynosiła 85 mil.funtów. Wspomniany statystyk wysuwa dwie możliwości metodologiczne: w pierwszym wypadku ogólna suma wpływów z usług transportu morskiego obejmuje frachty za ładunki eksportu brytyjskiego na statkach brytyjskich (25.600.000 funt.szt.), frachty za przewóz ładunków między portami obcymi (41.700.000 funt.szt.), opłaty portowe obcych statków w portach brytyjskich (17.000.000 funt.szt.) i opłaty za przewóz cudzoziemców na statkach brytyjskich (12.700.000 funt.szt.). Daje to ogólną sumę wpływów 97.000.000 funt.szt., od której należy odliczyć następujące wydatki: frachty za import bry=

tyjski na obcych statkach (22.5oo.ooo funt.szt.), opłaty portowe statków brytyjskich w obcych portach (56.ooo.ooo funt.szt.) i opłaty za przewóz obywateli brytyjskich na obcych statkach (7.ooo.ooo funt.szt.). Daje to saldo dodatnie brytyjskiego transportu morskiego w sumie 11.5oo.ooo funt.szt. Druga metoda nie uwzględnia frachtów za import brytyjski na obcych statkach oraz opłat portowych płaconych przez statki zarówno obce jak i brytyjskie, co zwiększa saldo dodatnie do sumy 24.ooo.ooo funt.szt.

Jeśli chodzi o okres powojenny, nie istnieją jeszcze dokładne obliczenia powyższych pozycyj, jednakowoż to samo źródło podaje na r.1946 szacunkową sumę wpływów netto z usług transportu morskiego, wyprowadzoną z aktualnych stawek frachtowych oraz tonażu importu, w wysokości 15o.ooo.ooo funt.szt. Suma ta w r.1947 wzrośnie zarówno do 175-2oo mil. funt.szt. Natomiast saldo dodatnie w dewizach obcych, wg pierwszej metody obliczania, wyniesie w r.1947 1o - 2o mil.funtów.

Płace w przemyśle stoczniowym brytyjskim i szwedzkim.-(BIM) Tygodnik "Fairplay" z dnia 13.XI.1947 publikuje dane Ministerstwa Pracy dotyczące płac w przemyśle brytyjskim. Z danych tych wynika, że płace w przemyśle stoczniowym (łącznie z reparacjami statków) dość znacznie przewyższają przeciętne płace w przemyśle brytyjskim, mianowicie przeciętna płaca tygodniowa dla mężczyzn powyżej 21 lat wynosiła w kwietniu 1947r. w przemyśle stoczniowym 139 sh. 5 d., zaś przeciętnie w przemyśle 127 sh. 11 d. Wzrost przeciętnych płac w brytyjskim przemyśle stoczniowym w ciągu ostatnich lat, nie licząc lat wojny, przedstawiał się następująco:

Październik 1938	7o sh.	o d
Lipiec 1945	13o "	3 "
Styczeń 1946	126 "	8 "
Lipiec 1946	129 "	5 "
Październik 1946	134 "	8 "
Kwiecień 1947	139 "	5 "

Zmniejszenie z dniem 1.III.1947r. godzin pracy w tygodniu do 44 nie wpłynęło na wysokość płac. Przeciętna płaca za godzinę wynosiła w kwietniu b.r. 36.2 d wobec 33.5 d dla całego przemysłu brytyjskiego. Korespondent tygodnika brytyjskiego przelicza na funty szterlingi płace robotników portowych w Szwecji, stwierdzając, że w r.1945 wynosiły one za godzinę 34 d, a w r.1946 - 37 d., zatem niewiele różniły się od analogicznych płac w przemyśle stoczniowym W.Brytanii. Gdzież więc leży przyczyna znacznej rozpiętości w kosztach budowy tonażu między przemysłem brytyjskim i szwedzkim? Tygodnik brytyjski widzi tę przyczynę w większej wydajności pracy robotnika szwedzkiego, która pozwala, przy tych samych płacach, skalkulować znacznie niższą cenę sprzedażną tonażu budowy szwedzkiej.

Frachtowce budowy seryjnej dla marynarki francuskiej.-(BIM) Seryjna budowa statków, oprócz wspaniałych ilościowo osiągnięć amerykańskich z okresu ostatniej wojny, raczej nie znajduje zwolenników, zarówno ze względów technicznych jak i ekonomicznych. Wyjątek stanowią w tym względzie tankowce towarzystw Anglo-Saxon Petroleum Co. i British Tanker Co.

Obecnie jednak dowiadujemy się ("The Motor Ship", grudzień 1947r.) o opracowaniu we Francji typu statku towarowego, którego reprodukcja w 15 "egzemplarzach" została zamówiona na stoczniach francuskich (4), kanadyjskich (8) i belgijskich (3). Francuskie Ministerstwo Marynarki, przed złożeniem tych zamówień, uzyskało akceptację typu statku ze strony przypuszczalnych armatorów. Jest to statek o 7.2oo TDW, o szybkości roboczej 15 węzłów, długości ok. 133 m i zanurzeniu ok. 8 m. Powodem decyzji rządu francuskiego była chęć przyspieszenia odbudowy francuskiej floty handlowej, co znacznie

ułatwia budowa seryjna. Również ze względu na wcześniejszy termin wykonania powierzono budowę aż 11 jednostek stoczniom zagranicznym, w szczególności kanadyjskim. Powodem wyboru właśnie tego typu statku był fakt, że jest on znacznie mniejszy od przeciętnego frachtowca liniowego w eksploatacji armatorów brytyjskich i skandynawskich.

Odbudowa portu Le Havre.-(BIM) Mimo katastrofalnych zniszczeń wojennych z r.1944, a dzięki ogromnemu natężeniu akcji odbudowy i rozbudowy portu, jak również dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu Le Havre jest jednym z pierwszych portów francuskich, które osiągnęły już duży stopień przedwojennej aktywności. Od 12 miesięcy w Le Havre prowadzona jest praca nad budową nowych nabrzeży i magazynów, przy której zatrudniono 4 tys. robotników. Tempo pracy wzrasta wraz ze zwiększaniem się ruchu w porcie.

Jeśli chodzi o sytuację finansową portu, to budżet na rok bieżący preliminowany jest w wysokości 53o mil. fr., niezależnie od subsydiów. Na ogół obserwuje się wyraźne dążenie do samowystarczalności portu. Budżet został jednak opracowany bez uwzględnienia ostatniej ogólnej zwyżki kosztów, toteż będzie on musiał być zrównoważony przez niewielką podwyżkę taryf portowych, która wejdzie w życie już dnia 1.I.1948. Program budowy na r.1948 będzie realizowany z dochodów własnych portu, subsydiów rządowych, pożyczek i odszkodowań za zniszczenia wojenne.

Z żeglugi włoskiej.-(BIM) Wg doniesienia genueńskiego korespondenta tygodnika "Fairplay" (6.XI.1947), w październiku r.1947 została zniesiona instytucja "Co.GE.NA." (Consorzio Gestione Navi), ustanowiona w r.1944 przez władze alianckie dla eksploatacji i kontroli tonażu włoskiego, którego właściciele znajdowali się na terytoriach zajętych wówczas jeszcze przez nieprzyjaciela. W związku z ratyfikacją traktatu pokojowego z Włochami, armatorzy włoscy odzyskali swobodę dysponowania swoim tonażem.

Na podstawie podpisanej w dniu 13.X.1947r. umowy handlowej włosko-argentyńskiej, Argentyna udzieliła Włochom kredytu w sumie 169.696.9?8 dol.amer., oprocentowanego w wysokości 2 1/2%.Argentyna ma dostarczyć jeszcze przed końcem r.1947 - 75o.ooo t zboża i 1o.ooo t siemienia lnianego, zaś do chwili wygaśnięcia ważności umowy - po 7o.ooo t jęczmienia i 1oo.ooo t zbóż chlebowych rocznie. W zamian za to Włochy mają dostarczyć Argentynie statki, samoloty, wagony, maszyny, chemikalia i artykuły włókiennicze. Specjalna klauzula umowy przewiduje, że połowa obrotów towarowych wynikających z omawianej umowy ma być obsłużona tonażem włoskim.

Antwerpia i Rotterdam.-(BIM) Konkurencja dwóch wielkich portów, Antwerpii i Rotterdamu, mimo ciągłych prób ułożenia wzajemnych stosunków w płaszczyźnie współpracy, pozostaje nadal problemem nie rozwiązanym. Osiągnięcie współpracy leży w interesie gospodarki obu krajów. W tej chwili sytuacja jest raczej niekorzystna dla Belgii. Taryfy portowe Antwerpii są znacznie wyższe niż Rotterdamu, podobnie jak koszty robocizny (3o fr. w Antwerpii, 16 fr. w Rotterdamie), toteż - mimo supremacji Antwerpii na kontynencie - bilans portu wykazuje deficyt w wysokości 1o4 mil.fr. Pomijając nawet kwestię kosztów, osiągnięcie współpracy wzmocni pozycję obu portów w dążeniu do uzyskania ładunków niemieckich, które polityka aliancka kieruje raczej do portów Hamburga i Bremy.

Żegluga norweska jako czynnik "niewidzialnego eksportu".-(BIM) Wg oświadczenia prezesa Związku Armatorów Norweskich, żegluga norweska w r.1947 będzie stanowiła pozycję ok. 4o mil.funt.szt. po stronie czynnej bilansu norweskiego handlu zagranicznego. Zdaniem przedstawiciela armatorów norweskich, odbudowa norweskiej floty handlo=

wej do stanu przedwojennego będzie kosztowała przynajmniej 225 mi= lionów funt.szt., jednakowoż nawet w r.1947, w którym nastąpiły wy= jątkowo poważne zakupy tonażowe, wydatki w obcych dewizach na ten cel wyniosły 2o - 25 mil.funtów, pozostawiając dodatnie saldo żeglu= gi norweskiej w wysokości 15 - 2o mil.funt.szt.

Zarobki żeglugi duńskiej.-(BIM) Dochód brutto żeglugi duńskiej w r.1946 wyraża się cyfrą 458 mil.koron, czyli o 325 mil.kr. więcej niż w r.1945. W stosunku do cyfr przedwojennych jest to jednak nad= wyżka nieznaczna, przed wojną bowiem dochód z żeglugi wynosił ok. 3oo mil. kr.; przy porównaniu jednak tych cyfr należy uwzględnić po= wojenny poważny wzrost stawek frachtowych. W r.1946 Dania otrzyma= ła ponadto 235 mil.kr. jako rekompensatę za usługi duńskiego prze= mysłu żeglugowego dla aliantów w czasie wojny.

Tonaż chińskiej marynarki handlowej.-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" z dnia 19.XI.1947, tonaż chińskiej marynarki handlo= wej powiększył się dwunastokrotnie od chwili zakończenia działań wojennych z Japonią. Chińska flota handlowa liczy obecnie 1.179 jed= nostek żeglugi dalekomorskiej oraz 2.138 jednostek żeglugi śródlą= dowej, ogólny tonaż wynosi zaś 95o.ooo BRT. Chińskie firmy żeglugo= we zakupiły w tym okresie 15o jednostek dalekomorskich na stoczniach zagranicznych. Położenie gospodarcze Chin nie pozwalało dotychczas na uruchomienie w kraju stoczni produkującej tonaż dalekomorski. Obecnie jednak rząd chiński rozważa możliwości użycia sum z repara= cyj japońskich na budowę wielkiej stoczni w Szanghaju.

Misja żeglugowa Stanów Zjednoczonych w Japonii.-(BIM) Narodowa Federacja Żeglugi Amerykańskiej zakończyła pozytywnie negocjacje z władzami wojskowymi w sprawie wysłania amerykańskiej misji żeglugo= wej do Japonii. Zadaniem misji jest odbudowa tamtejszej żeglugi dla zapewnienia maksimum samowystarczalności gospodarczej Japonii. Misja występować będzie tam z ramienia Federacji, która też będzie finanso= wała tę akcję.

Koncesje dla towarzystw żeglugowych w Japonii.-(BIM) Jak poda= je "Fairplay" (3o.X.1947), władze alianckie w Japonii ogłosiły o udzieleniu 9 towarzystwom żeglugowym koncesyj na utrzymywanie swych filii w Japonii, przy czym została zniesiona dotychczasowa kontrola amerykańskiej Komisji Morskiej nad działalnością towarzystw żeglu= gowych w Japonii. Wśród 9 koncesjonowanych towarzystw znajdują się 4 brytyjskie oraz amerykańskie "President Lines", które otworzyły filię w Yokohamie. Przedstawicielstwo amerykańskiej Komisji Morskiej pozostanie w Yokohamie już tylko " w charakterze doradczym". Równo= cześnie ogłoszono o odmrożeniu ładunków zatrzymanych w Japonii w r.1941 na mocy tzw. Ustawy o Zamrożeniu Żeglugi. Wszystkie towary mają być zwrócone właścicielom.